



BUDAPEST Airport Rt.

Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Részvénytársaság

AZ524 JÁRAT ZÁRÓJELENTÉS

Légitársaság: Alitalia
Nemzetiség: Olasz
Típus : MD-82

Lajstromjelle: I-DATS
Eset helye: Budapest Ferihegy T2B Apron 33-as állóhely
Eset ideje: 2005.július 16. 11 óra 30 perc. (LT)
Eset kategóriája : Rendellenesség (Veszélyes áru kezelés)
Járatszám : AZ524 érkező Milánó-Budapest-Róma

Összefoglaló áttekintés :

Az eset 2005.07.16-án a BA Rt. Fegyveres Biztonsági Örség (FBÖ) ügyeletes értesítése alapján vált ismertté. A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) 1471/2005 sz. levele (12.sz.1'üggelék) alapján szakmai vizsgálatot rendelt el és a BA Rt. Repülésbiztonsági szervezet hatáskörébe utalta. A bejelentés birtokában a BA Rt. Repülésbiztonsági Szervezet megindította a vizsgálatot, szakmai bizottság vezetője Martényi Károly, tagja Streng Károly.

1. Ténybeli információk

1.1. Esetleírás

A következők az alábbiak szerint foglalható össze:

2005.07.16-án 10 óra 49 perckor (LT) érkező Alitalia légitársaság MD-82 repülőgépe a Ferihegyi repülőtér T2B terminál 33-as utashídra állt. Járatszám (jsz): AZ524/525, repülőgép(rg) lajstromjele (lj) I-DATS. A csomagterek kirakodása közben a hármas számú csomagtérben (középső) egy kartondobozból kifolyt anyagra lett figyelmes az Airport Security (AS) alkalmazottja. Észrevételét jelentette a Malév Forgalmi osztály forgalmi tisztjének és az Alitalia képviselőjének. További értesítés történt a BA Rt. érintett szervezetei felé. A kifolyt anyagot bevizsgálta a Repülőtéri Polgári Védelem MMSZ vegyésze, a RBSZ tűzszersze és a VPOP ügyeletes vizsgálója. A gyorsteszt megállapították, hogy az anyag nem anthrax, robbanóanyag, illetve kábítószer. A további vizsgálat a beazonosításra irányult. Kivették a dobozt a csomagtérből, a Vám és Pénzügyőrség jelenlétében felnyitották és megállapították, hogy egy felületkezelő anyag folyt ki. Az áru UN-1263 besorolású. A szennyeződés feltakarításánál észlelték az anyag padló alá folyását. A légitársasági képviselő az Alitalia helyi műszaki repülőgép-szerelőjével felszedette a padlólemez. A feltárt területen láthatóvá vált a vegyi anyag leszivárgása a törzs belső szerkezeti elemeire, a hő és hangszigetelő paplanra. Kapitány az információk alapján és a római ajánlás alapján törölte a visszaúti járatot és kérte a légi jármű vegyi mentesítését. Forgalmi okokból a repülőgépet levontatták a műszaki előtérre. A műszaki előtérben megtörtént a csomagtér vegyi mentesítése. Ezután a repülőgép repülésre alkalmassá vált, a járatot folytatták technikai átrepüléssel, Róma úti céllal. A repülőgép 17 óra 37 perckor elrepült Budapest Ferihegyről.

1.2. Személyi sérülések

- Nem történtek.

1.3. Légi jármű rongálódása

- A légi jármű az eset során szennyeződött.

1.4 Egyéb kár

- Egyéb sérülésről, rongálódásról nincs információ.

1.5. A személyzet adatai

- Az esettel kapcsolatba hozható személyek:

- 1.5.a. A hajózó személyzet

1.5.a.1. Légi jármű parancsnok
Munkakör : Légi jármű parancsnok
Kora, neve, neve : nem ismert

Képesítése : nem ismert
Szakmai érvényessége : nem ismert.

1.5.a.2. Másodpilóta

Munkakör : Másodpilóta
Kora, neme, neve : nem ismert
Képesítése : nem ismert
Szakmai érvényessége : nem ismert.

- 1.5.b. Egyéb érintett tagok

- 1.5.b.1. Légitársasági képviselő

Munkakör : ismert
Kora, neme : ismert

- 1.5.b.2. Légitársasági startszerelő

Munkakör : ismert
Kora, neme : nem ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

- 1.5.b.3. BA Rt. Fegyveres Biztonsági őr

Munkakör : ismert
Kora, neme : ismert

- 1.5.b.4. BA Rt. Polgári Védelem Műszaki Mentő Szolgálat vezető

Munkakör : ismert
Kora, neme : ismert

- 1.5.b.5. Malév Rt járat Forgalmi tiszt

Munkakör : ismert
Kora, neme : nem ismert
Képesítése : nem ismert
Szakmai érvényesség: nem ismert.

- 1.5.b.6 Repülés-üzem vezető

Munkakör : Repüléstüzem vezető tiszt
Kora, neme : ismert
Képesítése : ismert
Szakmai érvényesség: ismert.

1.6. A légitársaság adatai

Légitársaság: Alitalia Centro Direzionale
Via Alessandro Marchetti 111. Roma.
Gyártó: Mc Donnell Douglas . Long Beach. California. USA.
Típus : MD-82
Nemzetiség: Amerikai
Lajstromjele: I-DATS
Eset helye: Budapest, Ferihegy, T2B 33-as állóhely
Eset ideje: 2005. július 16. 12 óra 30 perc. (LT)
Járatszám : AZ524/525

1.7. Meteorológiai adatok

Az eset nem indokolja a meteorológiai adatok vizsgálatát.

1.8. Navigációs berendezések

A repülőtér navigációs berendezése az II-es pálya 31R irányban ILS CAT III. kategóriának megfelelően a 31L CAT II. kategóriának megfelelően üzemelt. Korlátozás nem volt.

1.9. Összeköttetés

Földi kiszolgálási szervezetek összeköttetését biztosító STORNO 1-es csatorna rendszerben működött.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtéri információk az érvényes AIP szerint lettek közzételve.

1.11. Légitársaság adatrögzítő

Légitársaság adatrögzítő kiértékelése nem szükséges.

1.12. A roncsra és becsapódásra vonatkozó adatok

Az esemény során nem keletkezett.

1.13. Az orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálati dokumentumokra nem volt szükség.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Eset során ilyen vizsgálat nem volt.

1.16. Próbák és kísérletek

Eset során ilyenre nem került sor.

1.17. A szervek jellemzése

- Az Alitalia légitársaság képviselőjét a Tensi csoport látja el Budapest Ferihegyen.
- A földi kiszolgálásra a MALÉV Rt. -vel szerződéses jogviszonyban van Tensi csoport.
- Az érintett Malév Rt. szervezeti egysége a repülőgépek földi kiszolgálási feladatok elvégzéséhez utasításrendszerrel rendelkezik.
- A feladatok ellátásához szükséges eszközökkel el voltak látva. (földi áramforrás, STORNO készülék, poggyász és csomagszállító jármű)
- Szakszemélyzet kiképzett és felkészülten hajtotta végre a járat kiszolgálásának munkafeladatait.
- Malév Rt. szakszolgálata nem rendelkezik MD-82 légi járműre vonatkozó műszaki jogosítással.
- A BA Rt. szakszolgálatok (DAM repülés-üzem vezető, RKI, PV-MMSZ) kellő időben jelen voltak a légi jármű által szállított és megsérült DGR áru beazonosításánál és mentesítési műveleténél.

1.18. Kiegészítő adatok

Bekérésre kerültek az alábbi dokumentumok:

- BA Rt-nél szolgálatot teljesítő repülésüzem-vezető tiszt által kezelt Eseményjelentés. (1.sz. Függelék)
- A BA Rt. Földi Kiszolgálási Igazgatóságon alkalmazott DGR UN1263-ba sorolt árú kezelésére vonatkozó IATA DGR Regulations 4. Identification fejezet. 221. oldal (2.sz. Függelék) és 9. fejezet kezelésre vonatkozó 612. oldal (3.sz. Függelék) a BA Rt. Forgalmi osztálytól bekérésre kerültek.
- A PV MMSZ által alkalmazott GYIMI GYIMÓTHY Bt. VAKOND 2000 adatbázisban feltüntetett UN1263 DGR anyagra vonatkozó információ.(4.sz. Függelék)
- Malév Rt.-től megkért NOTOC és terhelési dokumentáció. (Nem vált ismerté)
- Alitalia légitársaság képviselőjétől a repülőgép hibajavítását igazoló dokumentum.(5.sz. Függelék Alitalia TECHNICAL LOGBOOK 42 sz.)

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

Ilyenekre nem került sor.

2. Elemzés

Az esetleírás főbb mozzanatainak időrendi sorrendjében:

- 2005.07.16-án 11 óra 30 perckor (LT) érkező Alitalia légitársaság McDonell Douglas-82 repülőgépe a Ferihegyi repülőtér T2B terminál 33-as utashídra állt. Járatszám (jsz): AZ524, repülőgép(rg) lajstromjele (lj) I-DATS. Útvonala Milánó-Budapest-Róma.
- A repülőgép beállása után a földi kiszolgálás fogadási, kirakodás munkafázisa vette kezdetét.
- A csomagterek kirakodása közben a hármask számú csomagteremben (középső) egy kartondobozból kifolyt anyagra lett figyelmes az Airport Security (AS) alkalmazottja.
- Észrevételét jelentette a Malév Rt. Forgalmi osztály forgalmi tisztjének és az Alitalia képviselőjének. A bejelentés továbbításra került a BA Rt. Repülőtérforgalmi Főosztály Operatív csoportjához (RFFO OPS), akik további értesítést tettek a BA Rt. szervezetei és a Polgári Légügyi Hatóság felé. (BA Rt. Fegyveres Biztonsági Őrség, a BA Rt. Katasztrófavédelmi Igazgatóság, PV Műszaki Mentő Szolgálat (MMSZ), a BA Rt. Repülésbiztonsági szervezet, a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz), a Polgári Légügyi Hatóság (PLH) ügyelet és a BA Rt. RFFO Duty Airport Manager szolgálat (DAM).)A poggyászkirakodás mellett kivételre került a sérült szállítmány.
- 11 óra 34 perckor (LT)A helyszínre érkező szolgálatok a kifolyt anyagból mintát vettek. A gyorsteszték megállapították hogy az anyag nem anthrax, kábítószer ill. robbanóanyag.
- A kartondobozban 2db egyenként 3kg-os fémdoboz volt. Ezek közül az egyik oldalfelülete horpadt, fedele nyitott állapotban és tartalmának fele hiányzott.(10.sz.Függelék 4. kép)
- A további vizsgálatnál kiderült, a feladott árú UN1263-as veszélyességi besorolású szállítmány (DGR). A fedélzetről lekért Cargo Manifest (szállítólevél) alapján megállapítást nyert, hogy a szennyező anyag „setta” márkajelzésű felületkezelő lakkfesték. A MMSZ vegyész által alkalmazott adatbázisban feltüntetett UN1263 DGR anyagra vonatkozó információ alapján tűzveszélyes és belélegezve mérgező hatású. (4.sz. Függelék)
- A Repülőtéri Polgári Védelem vegyésze, az MMSZ egyik tagjának segítségével megkezdte a szennyeződés feltakarítását a padlólemezzel és az előtéri betonról.(6.sz. Függelék) Az olasz műszaki szakember felvetette annak lehetőségét, hogy a vegyi anyag a padló alá is befolyhatott.
- A légitársasági képviselő az Alitalia helyi műszaki repülőgép-szerelőjével felszedette a padlólemez. A feltárt területen láthatóvá vált a vegyi anyag leszivárgása a törzs belső szerkezeti elemeire, a hő és hangszigetelő paplanra. (10.sz. Függelék 5.7.8.sz.kép) A személyzet és a képviselő értesítve lett.
- A kapitány az információk alapján arra az elhatározásra jutott, hogy felveszi a kapcsolatot Rómával.
- 14 óra 35 perckor a T2B terminál állóhely kapacitás és tervezés miatt - a római válasz késlekedett - a IV. hangár előtti műszaki előtérre vontatták a repülőgépet. A vontatást a Malév RÜO Start (külföldi repülőgépes kiszolgálás) szolgálat segítségével hajtották végre.
- Megérkezett a római döntés, amelynek értelmében járatotlérésre és összevonásra került sor. A Budapestre érkező következő járat elvitte az utasokat, a szennyezett légi járművet a helyszínen mentesíteni kellett. A repülőgép mentesítése és szellőztetése a PV MMSZ szolgálat segítségével történt, majd az Alitalia repülőgép-szerelője visszaszerelte a felszedett

csomagtérpadló elemeket. A repülőgépet repülésre alkalmasnak nyilvánította, amelyet a Alitalia Technical LogBook 42.sz-ban dokumentált.(5.sz. Függelék)

- 17 óra 37 perckor a légitársaság elrepült technikai átrepüléssel Budapest Ferihegyről (j.sz: AZ8804) Róma úti céllal.
- Az esemény bejelentését a BA Rt RBSZ felé az BA Rt. OPS szolgálat elmulasztotta, a FBÖ ügyelettől kapta az információt.14 óra 08 perckor.

3. Következtetések

- A jelzett időpontban a MALÉV Rt. földi kiszolgáló szervezetei közvetett módon volt légitársasággal szerződéses jogviszonyban.
- A kiszolgálással kapcsolatos panaszról nem volt tudomásunk, ezért kijelenthető, hogy a járat kiszolgálása a szerződésben rögzítettek szerint történt.
- Az árút Milánóban adták fel. A feladás és a külső-belső csomagolás felelőssége a fuvarozót (Shipper) terheli. A felelősség kinyilatkozása a Shipper's Declaration for Dangerous Goods nyomtatványon (7.sz. Függelék) történik. Ilyen nyomtatványt nem kaptunk.
- A vizsgálat nem tudta a kartonsomagolás alapján megállapítani, hogy az áru feladása veszélyes áruként, vagy mennyiségi korlátozásként történt.
- A vizsgált kartondoboz külső felületén UN számozás nem volt feltüntetve, így feltételezhető mennyiségi korlátozás volt érvényben akkor nem kell feltüntetni az UN számot. A benne szállítható max. korlátozás csomag kategória III szerint 10 liter, belső csomagolásként 5 liter. Ebben az esetben is un. Shipper's Declaration for Dangerous Goods dokumentummal kell hogy rendelkezzen az áru felvevő.(milánói Cargo Department)
- A DAM jelentés alapján a feladott áru mennyisége 6 liter volt.(1.sz.Függelék)
- A fedélzeten tárolt NOTOC nyomtatvány tartalmát, az áru UN számát a vizsgálat nem tudta értékelni, egyetlen hivatkozás az UN számra a DAM jelentésből vált ismertté.
- A járatra vonatkozó üzenet (LMD) szerint 41 kg romlandó árut jelzett. (8.sz. Függelék)
- Nem vált megismerhetővé, hogy a (milánói Cargo Department) áru felvételénél történt-e átvilágítás az áru beazonosítására. (u.n.Hidden Dangerous Goods) Ez akkor szükséges, ha nincs a fuvarozónak (feladó,Shipper) DGR árúra vonatkozó nyilatkozata, illetve bármely okból kétség merül fel.)
- Az UN1263 sz. veszélyes áru szállíthatósága az IATA DGR Regulations 4. Identification rész 221-es oldal tartalmazza. (2.sz. Függelék) A táblázat szerint a feladott áru tétele és mennyisége feltételezve a szabályos árumegadás esetét, megfelel az előbb említett előírásnak és feladható közforgalmi utas légitársaságra tétel és mennyiség szerint..
- Osztályba sorolása (Packing Group) III-as, amely annyit jelent, hogy biztonságos legnagyobb fokozatú (III. kat) csomagolást igényel, utas-poggyással körülvethető a „rögzítés”

miatt. Tehát az áru elhelyezése a poggyásztérben megengedett, az hogy körbe volt-e véve utas-poggyással vagy sem, nem volt megismerhető.

- Megállapítást nyert, hogy a kartondoboz nem volt új, hanem újrafelhasznált volt. Előírás, hogy a DGR áru szállítása új kartondobozban lehetséges. Ettől eltérni csak akkor lehet, ha a kartondobozt újraminősítik. Az újraminősítést a vizsgálat nem tudta megállapítani. A kartondoboz használt állapotot mutatott. (10.sz. Függelék 1.sz. kép)
- A kartondoboz belsejében előírással térelválasztó nem volt, kitöltő anyagként újságpapírt használtak. Az eltéréstől adódóan az ilyen csomagolás lehetőséget adott a szállított DGR áru sérülése és borulására a kartondobozban. (10.sz. Függelék 1.sz. kép)
- A kartondoboz külső felületén nem volt megtalálható a IATA/ICAO veszélyességre és kezelésére vonatkozó jelzés, a CLASS 3 veszélyességi matrica, a felfelé jelzést adó kiszolgálási matrica (10.sz. Függelék), ezért feltételezhető, hogy a tartalom megadása nem volt valós. Emiatt lehetséges a csomagolás milánói vizsgálatának elmaradása.(3.Következtetések 7.bek.)
- A 2005. évi IATA DGR Regulations kiadványban meghatározott a kartondobozhoz tartozó biztonsági ragasztószalaggal és módon történhet a leragasztás. Megállapítást nyert, hogy a kartondoboz papír ragasztószalaggal volt vízszintesen körberagasztva. A ragasztás irányultsága nem akadályozta meg a kartondoboz felnyílási lehetőségét. A kartondoboz tetején a ragasztószalag rá volt ragasztva egy régebbiről otthagytott ragasztószalagra és nem volt abban az irányban többszörösen körberagasztva.
- Nem megismerhető, hogy a repült útvonalon az időjárási viszonyok befolyásolták-e DGR szállítmány sérülését.
- A budapesti érkezés után a csomagkezelő (Airport Security alkalmazott) azonnal jelezte a DGR áru sérülését még kirakodás közben. Feltételezhető, hogy a kiömlött áru szennyezése nem a kirakodáskor történt, mivel a „méz” viszkozitású folyékony anyag ennyi idő alatt a padló alá nem tud befolyjni.
- Nagy valószínűséggel megállapítható, hogy a kartondoboz kezelése, rakodása, elhelyezése, vagy a kartondoboz tetejére tett poggyász miatt deformálódhatott az egyik fémdoboz pereme. A pattintott fedél levált és a megborult fémedényből kiömlött a veszélyes anyag.
 - A járatörlelésből és összevonásból adódó utastájékoztató, utaskezelés, a légi jármű légialkalmasságának újrabiztosítása a szerződésen kívüli képviselői feladat volt.
 - A kapitányi döntés a kiömlött anyag mentesítésére megalapozott volt.
 - A forgalmi tiszt a tőle elvárható módon intézkedett a rendellenesség megszüntetésére.
 - A római döntés elhúzódnása és a humán kapacitás igényének hiánya késleltette a légi jármű üzemképessé tételét.
 - A repülőtéren a forgalom csúcsidejében történt a rendellenesség.
 - Egyéb szolgálatok az eljárásaik szerint tevékenykedtek.

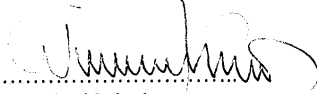
4. Biztonsági ajánlás

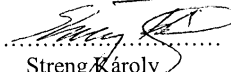
1. Javasoljuk az áruszállítási folyamatban az IATA Dangerous Goods Regulationsban foglaltak maradéktalan betartását. A képviselő jelezze a légitársaság felé a szabálytalan szállítmányozást.
2. A BA Rt. OPS szolgálat a helyszínelés és kivizsgálhatóság érdekében tegyen meg mindent a BA Rt. Repülésbiztonsági Kézikönyvben és a 95/03sz. BA Rt. RFFO utasításban előírt jelentési kötelezettség betartására.

5. Függelék

1. 34642/2005.sz. Repülésüzem-vezetői Eseményjelentés	1 lap
2. IATA DGR Regulations 4. Identification rész 221-es oldal	1 lap
3. IATA DGR Regulations 9. fejezet az áru kezelésére vonatkozó 612. oldal	1 lap
4. GYIMI GYIMÓTHY Bt. VAKOND 2000 adatbázisban feltüntetett UN1263 DGR anyagra vonatkozó információ	1 lap
5. Alitalia Technical LogBook 42.sz	2 lap
6. BA Rt. Repülőtéri Polgári Védelem Jegyzőkönyv másolat	1 lap
7. IATA DGR Regulations, Shipper's Declaration for Dangerous Goods űrlap	1 lap
8. Alitalia message LDM	1 lap
9. IATA/ICAO Hazard and Handling Labels jelzések	1 lap
10. Az esetről készült fénykép felvételek 8 kép	1 lap
11. PoLéBiSz levél a szakmai vizsgálat elrendeléséről.	1 lap.

Budapest Ferihegy, 2005. október *kl*


.....
Martényi Károly
Szakmai bizottság vezetője


.....
Streng Károly
Szakmai bizottság tagja